
Kommentar: „Was nicht sein kann, das nicht sein darf“

Von Harald Kaiser, cen

Die deutsche Autoindustrie ist durchsetzt mit Schnarchern. So lautet die vermeintlich wahre und griffige Faustformel vieler Politiker und sonstiger grüner Weltretter. Gerne werden solche steilen Thesen mit angeblich objektiven Forschungsergebnissen unterfüttert, damit alles schön glaubwürdig klingt und man selbst dadurch möglichst wählbar bleibt oder wird. Doch warum die Schwarzmalerei in der Umweltszene mal wieder falsch liegen, zeigt eine Studie des Münchener Ifo-Instituts (Zentrum für Industrieökonomik und neue Technologien).

Die weithin unbemerkt gebliebene, jedoch sehr interessante Studie steht im Gegensatz zu den üblichen Meldungen des angeblich unmittelbar bevorstehenden Untergangs des automobilen Abendlands. Sie kommt zu einem anderen Ergebnis: Generell – Einzelfälle ausgenommen – kann von Schnarchern keine Rede sein. Es ist also anzunehmen, dass die politische Motivation dahinter dem Motto folgt „Was nicht sein kann, das nicht sein darf.“ Die Zeile stammt aus dem etwa 100 Jahre alten Gedicht „Die unmögliche Tatsache“ von Christian Morgenstern, das sich mit dem Automobil und der Staatsmacht auseinandersetzt.

Die Kernaussage der 2017 veröffentlichten Untersuchung: Würde es in Deutschland ab 2030 ein Zulassungsverbot für Automobile mit Verbrennungsmotoren geben, dann wären die Auswirkungen gravierend. Nach der Studie wären von solch einer Regelung

- mehr als 600 000 heutige deutsche Industrie-Arbeitsplätze direkt oder indirekt betroffen;
- besonders bedroht wären rund 130 000 Arbeitsplätze in kleinen und mittleren Unternehmen des Zuliefersektors;
- nach heutigem Stand hieße das, dass etwa 13 Prozent oder 48 Milliarden Euro der Bruttowertschöpfung der deutschen Industrie tangiert wären.

Das Ifo-Institut kommt zu dem Schluss, „dass ein Zulassungsverbot von Personenkraftwagen (Pkw) und leichten Nutzfahrzeugen (Nfz) mit Verbrennungsmotoren, wie es beispielsweise das Wahlprogramm der Partei Bündnis 90/Die Grünen für die letzte Bundestagswahl vorsah, ein erheblicher Eingriff der Politik in das Marktgeschehen“ bedeuten würde und „nicht gerechtfertigt ist“. Ferner: Ein „Verbot ist nicht durch mangelnde Innovationsbemühungen der deutschen Automobilindustrie zu begründen. Es würden im Zeitraum 2030 bis 2050 gegenüber heute zwar etwa 32 Prozent CO₂-Emissionen gespart. Es gäbe aber auch für den Fall, dass sich Elektroautos durchsetzten, einen erhöhten Bedarf an zusätzlichem regenerativem Strom: Im Jahr 2031 zunächst nur plus 1,1 Prozent, im Jahr 2050 aber zusätzlich 7,6 Prozent der prognostizierten Gesamtstromnachfrage. Das ist nach Ifo-Einschätzung erheblich. Ähnlich hoch wären die Anforderungen an Produktionskapazität und Ladeinfrastruktur, sofern allein im Jahr 2030 etwa drei Millionen zusätzliche Elektroautos zugelassen würden – womit sich die Gesamtzahl in einem Jahr fast verdreifachte.

Käme es so, wie von der einen oder anderen politischen Seite immer wieder gefordert, wären die Auswirkungen auf Beschäftigung und Wertschöpfung deutlich – ausgehend von der Produktionsstruktur des Jahres 2015: Mindestens 457 000 Beschäftigte wären von einem entsprechenden Verbot direkt betroffen. Das entspricht 7,5 Prozent der deutschen Industriebeschäftigung. Der weit überwiegende Teil davon (426 000) ist in der

Automobilindustrie angesiedelt.

Werden auch die Arbeitnehmer aus Zuliefer- und Komplementärbereichen mit einbezogen, die indirekt an den Verbrenner gekoppelt sind (z.B. Schaltgetriebe, die in alternativen Antrieben weniger Komplexität aufweisen oder die Kraftstoffherstellung), erhöht sich die Zahl der potentiell von einem Zulassungsverbot betroffenen Arbeitsplätze um mindestens 163 000 Personen bzw. knapp drei Prozent der deutschen Industriebeschäftigung.

Direkte und indirekte Effekte zusammengenommen wären von einem Zulassungsverbot potentiell knapp 13 Prozent der Bruttowertschöpfung der deutschen Industrie tangiert, was einem Volumen von 48 Milliarden Euro entspräche. Allerdings müsse auch berücksichtigt werden, dass es im Bereich alternativer Antriebsarten in Deutschland zu einem Beschäftigungsaufbau kommen kann, der den Abbau im Verbrenner-Bereich zumindest teilweise kompensieren würde. Und es zeige sich, dass die Wertschöpfung in denjenigen Produktgruppen bereits stärker wächst (Zeitraum 2011 bis 2015), die von einem Zulassungsverbot nicht betroffen wären.

Es findet also bereits eine Verlagerungstendenz statt. Dies bezieht sich auch auf das Wachstum bei Technologien für batteriebetriebene Elektromotoren bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Allerdings bewegt sich der Anteil, den Elektrofahrzeuge und zentrale Komponenten wie Elektromotor und Batterie bislang zu Beschäftigung und Bruttowertschöpfung der deutschen Industrie beisteuern, lediglich im Promille-Bereich.

In der öffentlichen Diskussion ist die Wahrnehmung verbreitet, dass die Automobilindustrie in Deutschland es versäumt habe, technologische Kompetenz in den alternativen Antriebstechnologien aufzubauen. Dies wird als eine innovationspolitische Begründung für ein Zulassungsverbot angeführt. Tatsächlich jedoch ist der Anteil an den Patenten der führenden Wettbewerbsnationen im Zeitraum 2010 bis 2015 bei Elektrofahrzeugen mit 34 Prozent Spitze, ebenso bei den Hybridfahrzeugen (32 Prozent). Darüber hinaus zielen mehr als zwei von drei deutschen Patenten auf Verbrauchsreduktion ab.

Es lässt sich nach der Ifo-Studie somit nicht konstatieren, dass Anreize zur Investition in alternative Technologien im Vergleich zu den Wettbewerbern gefehlt hätten. Die technologische Basis für alternative Antriebe ist in Deutschland vorhanden; aus innovationspolitischer Sicht ist ein Zulassungsverbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren also nicht zu begründen. Vielmehr könnte ein Fokus auf Infrastruktur und nachfrageorientierten (Politik-)Maßnahmen die Marktdurchdringung mit innovativen Produkten beschleunigen.

Nach Analyse internationaler Patente für Verbrennungsmotoren, Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenfahrzeuge lässt sich nach der Studie ableiten, dass die notwendigen Investitionen – aus dem eigenen Cashflow heraus – getätigt werden: Das technische Fundament ist gelegt. Darüber hinaus ist ein Großteil der deutschen Forschung im Bereich des Verbrennungsmotors auf die Reduktion des Verbrauchs ausgerichtet – im Mittel der vergangenen 20 Jahre brachten zwei von drei erteilten deutschen Verbrennerpatenten Innovationen zur Reduktion des Benzin- oder Dieserverbrauchs.

Deutlich schwächer jedoch ist die Position der deutschen Forschung für Batterie und Akku. Hier kann und sollte die Politik – gerade auch hinsichtlich der Grundlagenforschung – tätig werden, um Kompetenzen in diesem Feld nach Deutschland zurückzuholen und auszubauen. (ampnet/hk)

Bilder zum Artikel



Harald Kaiser.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harald Kaiser